

Alitalia, in Francia cantano vittoria Ryanair si oppone

Per la stampa d'Oltralpe «affare» quasi fatto La compagnia lowcost: la Ue blocchi l'offerta

di Marco Ventimiglia / Milano

VERSO L'EPILOGO Se si trattasse di una corsa ciclistica, potremmo dire che è ormai partito lo sprint finale per aggiudicarsi la gara, nel caso in questione il controllo della nostra tartassata compagnia di bandiera. Com'è noto, nella serata di giovedì il consi-

glio di amministrazione di Alitalia ha reso noto che la prossima settimana si riunirà per decidere con quale soggetto, fra i tre che effettivamente hanno presentato un'offerta, avviare una trattativa privata per la cessione della maggioranza del capitale della compagnia. La giornata di ieri, dopo le auspicate decisioni del board, non è stata comunque tranquilla. Se Oltralpe si sono uditi squilli di tromba, con la stampa che parlava delle forti possi-

bilità di Air France-Klm di ghermire la preda italiana, a Bruxelles ha preso forma un ingombrante ostacolo di tipo legale a tutta l'operazione. La compagnia Ryanair, infatti, ha chiesto alla Commissione europea di «bloccare l'offerta di Air France per acquistare Alitalia, fino a quando le due compagnie non avranno restituito gli aiuti illegali, per 2,7 miliardi di euro, ricevuti dai rispettivi governi», una circostanza che è stata rivelata dall'autorevole New York Times. In particolare, secondo la compagnia low cost, che ha presentato ricorso a Bruxelles, Alitalia avrebbe usufruito di 1,7 miliardi di aiuti mentre Air France di circa un miliardo di euro. La mancanza di un intervento da

parte della Commissione europea in questi due casi, accusa Ryanair, dimostra che si applicano misure diverse per le aerolinee nazionali rispetto a quelle per le compagnie che offrono tariffe economiche efficienti come, appunto, la stessa Ryanair. Intanto, la stampa francese mostra ottimismo per l'esito della gara su Alitalia che vedrebbe favorita Air France-Klm sui rivali di Air One e della cosiddetta cordata Baldassarre. «Roma - scrive Liberation - è davanti ad un bivio per il destino di Alitalia e cioè optare per una soluzione italiana, ma meno drammatica sul piano sociale, o offrire all'avioleone, viste le sue condizioni meno vantaggiose, un partner di levatura mondiale». Soltanto un poco più prudente Les Echos: «L'affare - si legge sul giornale - non è ancora andato in porto ma Air France-Klm è sicuramente il candidato favorito anche perché è credibile quando s'impegna a preservare l'identità della compagnia italiana. Il suo unico handicap è quello di non essere italiana ma è stato lo stesso



Foto di Daniel Dal Zennaro/Ansa

premier Romano Prodi a definire secondaria la questione della nazionalità». E dal governo ieri si è levata la voce del ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, che ha confermato che la privatizzazione di Alitalia avverrà entro la fine dell'anno. «Siamo arrivati alla fine del processo di privatizzazione. La prossima settimana esamineremo le offerte

insieme all'azienda, dopodiché, come ha detto il presidente Prodi, entro la fine dell'anno daremo l'aggiudicazione con il passaggio, la vendita al miglior offerente». Infine la seduta in Piazza Affari, dove Alitalia si è mossa in modo tranquillo, con una flessione conclusiva dello 0,24%, dopo le fibrillazioni dei giorni precedenti.

Bernheim: troppe ostilità contro di me

Il presidente di Generali parla di attacchi ingiustificati dopo i successi del gruppo

Milano

POLEMICA Doveva essere un'occasione di festa, ma tanto per tener fede al suo carattere Antoine Bernheim ha colto la palla al balzo per una dichiarazione

apertamente polemica. A Trieste per ricevere la cittadinanza onoraria, il presidente delle Generali è infatti ritornato sulle burrascose vicende di qualche settimana fa: «Spero - ha dichiarato - di poter portare a termine il mio mandato e mi auguro che la salute me lo permetta, oltre che le ostilità che si sono manifestate nei miei riguardi in modo del tutto ingiustificato, cessino davanti all'evidenza dei successi ottenuti dal management del gruppo». Naturalmente il riferimento è alle critiche sulla governance della compagnia triestina innescate dalle iniziative del fondo Algebris. Bernheim ha comunque sottolineato come «oggi il gruppo Generali, dopo molte vicissitudini,

è in ottima salute e pronto a crescere in modo significativo, al fine di contribuire al prestigio dell'Italia in Europa e nel mondo. Ed è questo il mio obiettivo durante gli anni del mio ultimo mandato». Ritornando all'evento di ieri, Trieste ha voluto onorare il presidente della compagnia che qui è nato e dove ha tuttora la sua sede. Il riconoscimento è stato conferito dal sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, durante una seduta straordinaria del consiglio comunale, per la capacità manageriale di Bernheim «con la quale ha condotto - come presidente, l'azione di rilancio di una società che dal 1831 rappresenta l'orgoglio imprenditoriale di Trieste». Bernheim, dal canto suo ha detto che per lui la cittadinanza onoraria di Trieste ha «molto significato perché amo questa città, dove vengo da 34 anni, e alla quale sono affezionato». Ha poi ricordato il suo primo arrivo a Trieste, nel 1973, quando entrò a far parte del Cda di Generali per conto di Lazard che all'epoca aveva acquistato il 5% del capitale da Montedison. Una presenza a Trieste che si è intensificata dal 1995, quando ha raggiunto i vertici della Società. Bernheim ha anche ricordato il suo «allontanamento» dalla compagnia e poi il suo ritorno alla guida del gruppo nel 2002. «Spero - ha concluso - di rivedervi presto e spesso, fino alla normale scadenza del mio mandato, che avverrà nell'aprile 2010».

Le dichiarazioni a Trieste dove ha ricevuto ieri la cittadinanza onoraria

Dal 2008 viaggiare in treno costerà di più

Le Ferrovie annunciano rincari per Eurostar e Alta Velocità. Moretti chiede più soldi al governo

di Giuseppe Caruso

RICHIESTE Viaggiare in treno costerà ancora di più. Un aumento medio del 15%, per essere precisi. Lo ha comunicato l'amministratore delegato delle Fer-

rovie dello Stato, Mauro Moretti, parlando della situazione economica delle Fs. Il manager ne ha approfittato anche per battere cassa e chiedere al governo maggiori fondi da investire. «La nostra situazione è talmente chiara» ha spiegato Moretti «che non c'è nemmeno bisogno di spiegarla: le tariffe che applichiamo sono la metà di quelle francesi e quasi un terzo di quelle tedesche. È difficile che ci sia un'impresa che con questi livelli di incassi possa mantenere gli standard di qualità francesi o tedeschi. La cosa un po'

folle è che tutti vogliono qualità tedesca o svizzera, ma pagando tariffe polacche. E la cosa non sta in piedi. Queste richieste non ci arrivano solo dalla gente con qualche difficoltà economica, ma anche dalla politica che molto spesso non sa neanche distinguere il proprio compito da quello di un'impresa».

Moretti ha confermato che sul fronte delle tariffe, nel 2008, ci sarà un aumento medio del 15%. Ma ha anche precisato che gran parte dei nuovi prezzi non sono state decise dalle Ferrovie ma dai contratti con gli enti locali (per il tra-

Il nuovo orario non prevede tagli ai collegamenti di media e lunga percorrenza

sporto regionale) e con il governo (per il servizio a lunga percorrenza). «Ci sono delle tariffe», ha chiarito l'amministratore delegato «che non dipendono da noi, perché sono fissate da coloro che decidono anche i servizi, in particolare regionali e locali, che rappresentano l'80% del traffico. La potestà di determinare il servizio e le relative tariffe è perciò delle regioni: noi facciamo solo i contratti con le regioni stesse, che poi stabiliscono i loro servizi e i livelli tariffari, dato che le tariffe coprono solo un terzo dei costi e sono quindi sempre le regioni a coprire la parte rimanente».

Moretti ha poi parlato della polemica tra le Fs e il ministro per le Infrastrutture, Antonio Di Pietro, che minacciava di bloccare i fondi, sostenendo che le risorse destinate alle Infrastrutture finiscono per ripianare i deficit di Trenitalia. L'amministratore delegato ha smentito questa possibilità. La se-

parazione tra Rfi (la rete ferroviaria) e Trenitalia (la società che gestisce il servizio), secondo Moretti è sempre stata rispettata. «È semplicemente impossibile» ha voluto sottolineare il manager «che i soldi destinati agli investimenti infrastrutturali possano coprire i buchi di Trenitalia. Al contrario abbiamo presentato al Governo, e perciò anche a Di Pietro, un piano industriale in cui è chiarissima la situazione di ogni impresa e soprattutto qual è la risoluzione e la ricetta per ogni impresa. Mi trovo in una situazione abbastan-

I consumatori sul piede di guerra: L'ennesima stangata costerà alle famiglie 90-120 euro l'anno»

za imbarazzante perché per la prima volta le Fs hanno presentato un piano industriale di ristrutturazione e di sviluppo da tutti condiviso, ma al momento di metterlo in atto non ci sono le possibilità di farlo».

Alle parole di Moretti sono subito seguite le repliche delle associazioni dei consumatori. In una nota congiunta Adoc, Adusbef, Codaccons e Federconsumatori affermano che «l'ennesima stangata ferroviaria annunciata oggi (ieri ndr) da parte dell'amministratore delegato Moretti, si abatterà sui viaggiatori con un aumento medio dei biglietti del 15% dal 1 gennaio 2008, ossia tra i 90 ed i 120 euro in più. Oltre a deprecare ulteriormente le famiglie già duramente provate da 5 anni terribili di carovita che ha falciato redditi e potere di acquisto, renderà più competitivo l'aereo e, nonostante il caro-benzina, incoraggerà ancora di più il popolo dei pendolari ad utilizzare le automobili».

FIAT Unicredit esce dal capitale Ceduto il suo 5%

Unicredit lascerà Fiat entro fine anno. Esce così dal capitale del Lingotto l'ultima delle banche del convertendo, giunte in soccorso di Torino nel 2002 per poi ritrovarsi tre anni dopo azioniste del gruppo dopo la Scommessa dell'ultimo neo amministratore delegato, Sergio Marchionne, di convertire in azioni il prestito da 3 miliardi di euro.

Il prezzo di conversione venne fissato nel settembre del 2005 a 10,28 euro per azione. Poco più di due anni dopo Fiat si muove a Piazza Affari poco sotto i 18 euro (+2,5% a 17,722), dopo aver raggiunto nei mesi scorsi massimi oltre i 24 euro, prima cioè che la crisi dei mutui subprimE deprimesse un po' tutti i mercati.

Tra gli istituti del convertendo Fiat figuravano anche Sanpaolo Imi, Banca Intesa, Capitalia, Bnl, Mps, Abn Amro e Bnp Paribas, Unicredit è però l'unico a esser rimasto nel capitale, con una quota pari al 5,2%. La banca di Piazza Cordusio aveva già comunicato di aver realizzato da tempo operazioni di copertura finanziaria sulla partecipazione. Era in pratica stato costruito uno swap che maturerà entro fine anno. Inizialmente il derivato prevedeva un regolamento in contanti, mentre oggi la banca ha annunciato che al termine del contratto al posto di rimborsare i sottoscrittori dei contratti consegnerà loro i titoli Fiat: è stata modificata «la modalità di regolamento di dette operazioni da 'cash settlement' a 'physical delivery'», ha spiegato. «Al verificarsi delle condizioni previste», ha aggiunto Unicredit, la banca «uscirà dal capitale». La mossa di Unicredit era in parte attesa, ma l'ultima parola passa ora al mercato.

FINMECCANICA In Romania commessa da 217 milioni

Nuovo successo internazionale per il C-27J che si conferma sempre di più la macchina da trasporto tattico standard dei paesi della Nato. Alenia Aeronautica, società Finmeccanica, ha firmato ieri a Bucarest con il Ministero della Difesa rumeno, un contratto del valore di circa 217 milioni di euro con il per sette esemplari dell'aereo. Il contratto prevede, oltre ai sette velivoli, anche una serie di servizi, tra cui l'addestramento dei piloti, il supporto logistico e un simulatore di volo che sarà basato a Bucarest. Il primo esemplare sarà consegnato entro la fine del 2008.

Con questa commessa, il numero totale dei C-27J ordinati dalle forze aeree di Romania, Italia, Grecia, Lituania, Bulgaria e dell'esercito e dell'aeronautica degli Stati Uniti sale a 117, confermandosi così l'aereo da trasporto tattico di maggior successo al mondo nella categoria. La forza aerea rumena aveva selezionato il biturbina di Alenia Aeronautica a novembre dello scorso anno, preferendolo all'EADS CASA C.295 in quanto il velivolo italiano, oltre a risultare competitivo in termini di offerta finanziaria rispetto al concorrente, era l'unico a soddisfare pienamente il requisito tecnico elaborato dal Ministero della Difesa di Bucarest. In particolare, rispetto al C295, solo il C-27J poteva assicurare le richieste romene di disporre di un aereo da trasporto tattico equipaggiato con una APU, Auxiliary Power Unit, per garantire la totale autonomia del velivolo da fonti di energia a terra ed in volo, un completo sistema di difesa automatico contro tutte le minacce provenienti da terra, e inoltre la capacità di raggiungere entro 15 minuti i 5000 metri di quota a pieno carico.

ENERGIA Il Kazakhstan alza il prezzo ma rassicura l'Eni «Sul Kashagan non si cambia operatore»

«Non si parla di interrompere il contratto» sul Kashagan con il consorzio guidato da Eni, «non c'è discussione su un cambio di operatore». Lo ha assicurato il presidente kazako Nursultan Nazarbayev che è intervenuto sulla disputa che oppone Astana al consorzio guidato dall'Eni sullo sfruttamento del giacimento di Kashagan. Secondo il presidente «ci sono due modi di risolvere la situazione: il pagamento di una somma a compensazione o l'aumento della quota del Kazakhstan nel Kashagan». Secondo quanto riferisce Bloomberg, nel corso di una conferenza stampa ha di nuovo assicurato che «il tema di un cambio dell'operatore non è in agenda» e che non è intenzione di Astana applicare la nuova legge che autorizza

il governo a intervenire, aggiungendo l'auspicio che un accordo sulle compensazioni possa essere raggiunto in un'atmosfera serena: «Non si parla di rompere il contratto, non vogliamo metterci su quella strada». Domenica scorsa il Kazakhstan aveva annunciato che i negoziati sul Kashagan devono concludersi entro il 20 dicembre e che la parte di Astana nel consorzio deve essere portata al livello dei principali azionisti: scenario al quale, tuttavia, si oppone ExxonMobil. Attualmente le quote sono così ripartite: Eni, Total, Shell ed ExxonMobil hanno il 18,52% ciascuna; seguono l'americana ConocoPhillips con il 9,26%, la giapponese Inpex e il gigante kazako degli idrocarburi Kazmuniagas con l'8,33% ciascuna.

PROPOSTE Fiera di Roma: dodici cordate in corsa per il progetto di valorizzazione

«In corsa 12 cordate nazionali e internazionali con i più bei nomi dell'architettura mondiale»: così il presidente dell'ex Fiera di Roma, Andrea Mondello, ha annunciato l'elenco delle cordate che hanno manifestato l'interesse a partecipare alla gara per la valorizzazione dell'ex area della Fiera di Roma. I nomi delle società fatti pervenire all'advisor Lazara & Co. sono: 1) Vianini Lavori e Roma Ovest; Progettisti: Cino Zucchi e Andreas Kipar; 2) Multidevelopment; Progettista: T+T Design; 3) Altarea Sca e Altarea Italia S.r.l.; (Progettista: Atelier Christian De Portzamparc); 4) S.E.C.I.; Progettista: Studio Archea 5) Consorzio G Aktor; Progettista: SWIT Consorzio Stabile di Progettisti; 6) Babcock & Brown e ING RE; Progettista: Mario Cucinella, Michele De Lucchi e Arch. Lucina Caravaggi 7) Co.GE.San., Fimit SGR, Imm.Co., Immobiliare Lombarda,

Sansedoni S.p.A.; Progettista: Studio Foster & Partners. 8) Salini Costruzioni; Progettista: Massimiliano Fuksas & Studio Nicoletti Associati. 9) M/s Zoom Developers Pvt. Ltd. e Shane Baghai; Progettista: Hok International Ltd, Progetto CMR, Arup Itali. 10) Astrim, Serfin, Sorgente SGR, Costruttori Romani Riuniti Grandi Opere, ISVEUR S, Aquilina, Cronos S.r.l., Ingg. Ettore e Guido Di Veroli, Dicos, Dalma Costruzioni 2006 S.r.l., Iniziative Immobiliari Provera e Carrasi, SAISEB, Sette Costruzioni, Stile Costruzioni Edili S.p.A., IRCOS, Monaco, SAICOS; Progettista: Studio Eisenman e ABDRA Architetti Associati. 11) Beni Stabili, Parsitalia, Hines Italia, Italiana Costruzioni, Imprempe; Progettista: Frank Gehry, Robert Stern, Massimo Alvisi e Antonio Citteri. 12) Milano '90, CCC, Fingen e Forum Quattro. Progettista: Atelier Jean Nouvel.